VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 33)
z dnia 19 lipca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 33)

19 lipca 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (druk nr 715).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Gardzielik** starszy specjalista w Ministerstwie Obrony Narodowej, **Piotr Samson** p.o. prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Janusz Niedziela** zastępca prezesa ds. finansowo-administracyjnych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Marek Glapa** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jadwiga Żandarska** szef Służby Zarządzania Ochroną Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", **Robert Bielanowski** szef Wydziału Lotniskowego w Szefostwie Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP oraz **Grzegorz Brychczyński** członek Polskiego Klubu Lotniczego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Witam serdecznie, rozpoczniemy posiedzenie Komisji. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Jerzego Szmita – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Witam przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i wielu innych instytucji rządowych. Witam serdecznie wszystkich państwa. Stwierdzam kworum. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z porządkiem, który państwu przedstawiłem, będzie pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (druk nr 715). Czy macie państwo uwagi do porządku obrad? Jeżeli nie to stwierdzam, że przyjęliśmy porządek obrad.

Wysoka Komisjo, Marszałek Sejmu w dniu 15 lipca 2016 r. skierował do nas do pierwszego czytania poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Przystępujemy zatem do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 715. Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Tomasza Ławniczaka, o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy. Proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, panie przewodniczący, ustawa (zwaną specustawą lotniskową) dotyczy budowy, rozbudowy i przebudowy lotnisk m.in. o urządzenia i różnorodne obiekty. Sam projekt ustawy nowelizującej ustawę z 2009 r. składa się z zaledwie dwóch artykułów. Dotyczy nowego terminu, w którym zakładający lotnisko, zarządzający lotniskiem lub też PAZP może złożyć wniosek do właściwego wojewody o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego. Do tej pory terminem granicznym był 31 grudnia 2015 r., natomiast zgodnie z nowym projektem wniosek

taki będzie można złożyć do 31 grudnia 2020 r. Art. 2 stanowi, że ustawa wchodzi w życie w 14 dni od ogłoszenia.

Szanowni państwo, głównym celem infrastruktury lotniskowej w Polsce jest zwiększenie sumarycznej przepustowości lotnisk i rozwój usług transportu lotniczego. Ma to także pobudzać rozwój regionów. Trzeba brać pod uwagę, jeśli procedujemy przedłużenie terminu, iż rozbudowa lotnisk to jeden z celów tematycznych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Jest to cel tematyczny 7. Ustawa jest zgodna ze Strategią Rozwoju Transportu w Polsce do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Generalnie rzecz biorąc przedłużenie terminu pozytywnie oddziałuje na konkurencyjność gospodarki, rynek pracy tudzież zwiększenie dostępności lotnisk m. in. w obsłudze tak transportu towarowego, jak i ruchu turystycznego. Ustawa oczywiście nie ma skutków finansowych dla państwa ani samorządów terytorialnych. Nie przewiduje wydania żadnego aktu wykonawczego. Według Biura Analiz Sejmowych jest też zgodna z Prawem Unii Europejskiej, prawodawstwo unijne nie rości sobie kompetencji do regulacji tego zakresu. Stąd wniosek o jej przyjęcie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo panu posłowi wnioskodawcy. Poproszę w tej chwili o zabranie głosu pana ministra w celu przedstawienia opinii rządu. Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym przede wszystkim bardzo gorąco podziękować posłom, którzy poparli projekt ustawy. Jest to bardzo dobry pomysł, bardzo potrzebny polskiemu lotnictwu. Intensywny rozwój lotnisk w ostatnich latach był możliwy również dzięki obowiązywaniu specustawy. Mógłbym wymieniać długą listę rozbudowanych lotnisk, zaczynając od warszawskiego, ale krakowskie, katowickie, gdańskie, lubelskie, rzeszowskie, czy Szymany, które były uruchamiane na początku tego roku – to, że tak dobrze się to udało w Polsce, to również wynik działania specustawy. Jednak rozpoczęte procesy nie zakończyły się, lotnictwo ciągle wymaga nakładów, inwestycji i rozwoju. Chyba na wszystkich, bo takie mamy informacje, funkcjonujących dzisiaj lotniskach pasażerskich są takie potrzeby. Przedstawia je również MON, będą znaczące inwestycje w obronną infrastrukturę lotniczą, a więc to też będzie wówczas potrzebne. Chciałbym podnieść jeszcze jeden aspekt, mianowicie co do dyskutowanego projektu budowy Centralnego Portu Lotniczego, jeżeli ostatecznie zapadnie taka decyzja, to ustawa w takim kształcie również niezmiernie ułatwi prowadzenie inwestycji. Te wszystkie argumenty skłaniają stronę rządową do całkowitego poparcia projektu i rekomendowania go Wysokiej Komisji do pozytywnej opinii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram debatę. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos w tym punkcie? Czy ktoś korzystając z prawa klubowego chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, to poproszę od razu pana przewodniczącego. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Regulacje specjalne specustawy nie we wszystkich środowiskach wywołują entuzjazm. Są często przedmiotem niemałej krytyki, ale oczywiście są potrzebne. W szczególności w zakresie realizacji infrastruktury transportu. W oparciu o specjalne regulacje realizowaliśmy modernizację polskich dróg, zresztą kontynuujemy, realizujemy modernizację sieci kolejowej. Oczywiście kilka lat temu należałem do tych, którzy inicjowali specustawę lotniskową, miałem przyjemność reprezentować Wysoką Komisję przed Sejmem, kiedy uchwalaliśmy regulacje specjalne w zakresie lotnisk użytku publicznego, bowiem był to czas, kiedy otrzymaliśmy w dużym budżecie unijnym w latach 2007-2013 duże środki finansowe na infrastrukturę transportu, w tym na infrastrukturę lotnisk użytku publicznego. W oparciu o ustawę zmodernizowane zostały wszystkie lotniska regionalne, port centralny w Warszawie i wybudowane zostało nowe lotnisko w Lublinie. W zakresie regulacji może korzystać PAŻP, która ma wiele do zrobienia w zakresie podnoszenia sprawności i bezpieczeństwa ruchu lotniczego, jeżeli chodzi o urządzenia. Ustawa skierowana jest do tych, którzy –

używając języka ustawowego – zakładają i chcą budować nowe lotniska, zarządzają lotniskami, użytkują już funkcjonujące lotniska i rzecz jasna, jak mówiłem, PAŻP. Ponieważ mamy kolejną perspektywę finansową 2014-2020 i możliwości dalszego modernizowania, a być może budowy nowych lotnisk, to mam pytanie pod adresem pana ministra. Nie mam co do tego wątpliwości, że powinniśmy dać takie szanse i przedłużyć życie ustawy, będziemy to wspierać, ale pytanie co do ewentualnych planów dalszego rozwoju sieci lotnisk użytku publicznego. A przy okazji jest także pytanie, bo środowisko też od czasu do czasu o tym mówi, jeżeli chodzi właśnie o lotniska niepubliczne, bo ich również mamy całą sieć. Jeżeli nie dzisiaj kilka zdań, panie przewodniczący, to pewnie warto byłoby odbyć oddzielną debatę na ten temat w gronie naszej Komisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Czy są inne głosy, pytania? Jeżeli nie to stwierdzam, że dyskusja się powoli wyczerpuje, ale być może po wystąpieniu pana ministra ktoś z państwa zechce jeszcze zabrać głos. Proszę o udzielenie odpowiedzi pana ministra Jerzego Szmita. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, pytanie pana przewodniczącego dotyczące dalszego rozwoju infrastruktury lotniczej w Polsce jest bardzo ważne. Rzeczywiście doszliśmy do punktu, w którym z jednej strony porty regionalne są niemal we wszystkich ośrodkach o to zabiegających – można wymienić jeszcze kilka, ale powiedźmy, że na tym etapie sieć jest już prawie wypełniona. Mamy też, zgodnie z przewidywaniami i z badaniami ULC, zapowiedź bardzo poważnego zwiększenia liczby pasażerów, którzy będą latali z polskich lotnisk. W związku z tym przed administracją rządową, ale też i samorządami, które już dzisiaj są współwłaścicielami lotnisk czy nimi zarządzają, staje bardzo ważne pytanie o dalszą strategię rozwoju. Jednym z nich, być może najważniejszym jest to, czy Polska powinna zaangażować się w budowę Centralnego Portu Lotniczego. Jest to kluczowe pytanie, ale zanim do niego dojdziemy, to na pewno najpierw trzeba byłoby się zastanowić nad tym, jak będzie rozkładał się wzrastający ruch lotniczy i jacy przewoźnicy będą mogli z tego korzystać, bo oprócz infrastruktury, o której dzisiaj mówimy, jest jeszcze cały sektor przewoźników, który ma co najmniej tak wielki wpływ na ruch lotniczy, jak infrastruktura lotnicza. Mamy też dzisiaj w wielu przypadkach sytuację, że agresywne działania rynkowe przewoźników często wymuszają na zarządcach infrastruktury różne zachowania, nie zawsze korzystne dla sytuacji finansowej portów lotniczych, szczególnie małych, które bardzo zabiegają o pasażerów i są gotowe przyjmować pasażerów i samoloty za minimalne stawki, a jednocześnie wywołuje to określone problemy w kilku portach lotniczych, które nas o tym informują. Musimy, szanowni państwo, oczywiście to wszystko równoważyć.

Bardzo gorąco popieram też wniosek, aby dyskutować na temat lotnictwa, przede wszystkim w Komisji Infrastruktury, bo jest to najlepsze miejsce do takiej dyskusji, najbardziej kompetentne i z tej dyskusji mogą wynikać konkretne działania i decyzje przekładające się potem na sytuację całego polskiego lotnictwa. Proszę państwa, ale żeby spróbować poradzić sobie z tym problemem, przedstawiamy dzisiaj państwu na posiedzeniu pierwszą z ustaw, które mają doprowadzić do bardzo gruntownych zmian w polskim lotnictwie. Przedłużenie specustawy to pierwsza kwestia, rozpatrywana dzisiaj. Druga sprawa, też jako projekt poselski, to druk nr 710, którego pierwsze czytanie odbędzie się dzisiaj na sali plenarnej i będzie dotyczył zmiany klasyfikacji lotnisk. Na podstawie specustawy będzie można, po ewentualnym przyjęciu przez Wysoki Sejm, a potem Senat i podpisaniu przez prezydenta, wykorzystywać możliwości, które pojawią się w ustawie z druku nr 710. Kolejna przygotowywana regulacja to gruntowna zmiana w PAŻP, zmiana jej statusu jako struktury. Następna nowelizacja to projekt rządowy, który już kończymy opracowywać, dotyczący lotnictwa ultralekkiego, czyli małych samolotów, dzisiaj coraz powszechniejszych w użyciu. Doszło w ostatnich latach do sytuacji, że kilkaset statków powietrznych, samolotów latających w Polsce rejestrowanych jest w Czechach czy we Francji. Rzecz zupełnie niepotrzebna, niezrozumiała i chcemy doprowadzić w tym zakresie do zmian, dać polskiemu lotnictwu zupełnie nowy impuls.

A więc myślimy o tym i są już przygotowane projekty ustaw, albo na końcowym etapie prac rządu, albo już w Sejmie. Sądzę, że jak je przyjmiemy, to rzeczywiście w polskim lotnictwie będzie inna sytuacja, możliwość szybszego rozwoju i będziemy mogli sprostać wymaganiom, które stawia przed nami rynek oraz rozwój gospodarczy i społeczny Polski.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. To jest oczywiście cenna uwaga. Myślę, że warto nawet w planie pracy, który będziemy przyjmowali na tym posiedzeniu Sejmu na jednym z posiedzeń Komisji umieścić punkt z debatą dotyczącą lotnictwa, przyszłości lotnisk i poświęcić tej problematyce całe posiedzenie. Myślę, że warto to zrobić. Oczywiście nasuwa się pytanie, na które zapewne, gdy będziemy już procedować nad konkretnymi przepisami, odpowie nam pan minister – dlaczego tak późno powstał projekt? To z pewnością wróci w dyskusji już po zakończeniu pierwszego czytania. Zgłaszał się jeszcze pan poseł Jerzy Polaczek. Proszę, panie ministrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Myślę, że na kanwie projektu przedłużającego stosowanie rozwiązań szczególnych w zakresie inwestycji na lotniskach użytku publicznego staje kluczowa potrzeba udzielenia Komisji również informacji, która dotyczy kondycji finansowej lotnisk regionalnych. Tym bardziej, że w ich strukturze własnościowej często obecny jest również kapitał Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", jako spółki Skarbu Państwa nadzorowanej przez ministra. W niektórych lotniskach, np. lotnisko Katowice Pyrzowice jest również znaczący udział spółki Węglokoks S.A. Mamy także bardzo mocną obecność kapitałową samorządów wojewódzkich. Na to wszystko, na poczynione skądinąd potrzebne inwestycje, nakłada się różna, mówiąc dyplomatycznie, kondycja lotnisk regionalnych. Niektóre lotniska regionalne radzą sobie z bieżącą obsługą zaciągniętych wielomilionowych zobowiązań, niektóre radzą sobie gorzej, inne są w deficycie. Warto choćby wspomnieć o jednym z przykładów inwestycji, jakim jest lotnisko w Radomiu, które na pewno ponosi z tego tytułu znaczące koszty, a mówimy również o akcjonariacie publicznym, czyli o udziałach kapitału samorządowego w lotniskach. Reasumując, w nawiązaniu do tego, co mówił przed chwilą pan przewodniczący Schreiber, myślę, że warto, aby w drugim półroczu bieżącego roku poświęcić w istotnej części uwagę tematowi kondycji finansowej lotnisk regionalnych w świetle planowanych inwestycji.

Jeśli mógłbym prosić pana ministra o przyjęcie postulatu, aby ministerstwo sporządziło kompleksową informację związaną z kondycją finansową lotnisk użytku publicznego w Polsce w świetle inwestycji, które są przez nie planowane na lata 2014-2020, mając również na uwadze rozwiązania przedłużające stosowanie regulacji szczególnych do roku 2020. Nie mówię w dyskusji w pierwszym czytaniu projektu o wielu innych kwestiach natury ustrojowej, systemowej, aktualizacji planów strategicznych dotyczących polityki państwa w sektorze lotnictwa cywilnego oraz programu rozbudowy lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. Przypomnę, że ostatnia uchwała Rady Ministrów w tej sprawie została przyjęta w 2007 r. To by wymagało przeanalizowania również aktualizacji, nie mówiąc już choćby o tym, że bardzo istotnej dyskusji powinna podlegać choćby objęta regulacjami ustawy pozycja PAŻP w przyszłości w świetle europejskiej dyskusji na temat rozwiązań międzynarodowych związanych z sektorami przestrzeni powietrznej, które są również wynikiem rozwiązań w prawie europejskim. Stąd jak najbardziej jest nam potrzebny kompleksowy temat dotyczący strategicznych wyzwań przed lotnictwem cywilnym w Polsce do co najmniej 2020 r. jako jeden z punktów prac Komisji Infrastruktury w drugim półroczu br. Skądinąd, jak powiedziałem, trafnie zauważył to pan przewodniczący przy okazji omawiania projektu w pierwszym czytaniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Traktuję ten głos jako wsparcie do naszego postulatu, abyśmy umieścili w porządku prac naszej Komisji punkt dotyczący przyszłości lotnictwa cywilnego w Polsce. Rozumiem, że nie znalazłem tam pytania do ministra…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Najbardziej proste pytanie brzmi – czy ministerstwo ewentualnie już dzisiaj dysponuje dokumentem, który mógłby być przekazany do Komisji Infrastruktury, pokazującym kondycję lotnisk regionalnych?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dobrze, panie pośle, rozumiem. Sądzę, że ministerstwo nie dysponuje, ale oczywiście skoro się pan upiera, to zapytam pana ministra, czy dysponuje. Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. W lotniskach regionalnych, które są administrowane i zarządzane przez spółki, najczęściej większość mają poszczególne samorządy. Jest nawet kilka lotnisk regionalnych, w których „Porty Lotnicze" jako partner publiczny w ogóle nie mają udziałów. Stąd na dzisiaj nie dysponujemy takimi danymi, natomiast jeżeli jest takie zapotrzebowanie, możemy zwrócić się o przekazanie nam tych informacji na potrzebę dyskusji przed Komisją.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Takiej odpowiedzi się spodziewałem, panie ministrze. Dziękuję bardzo. W ten sposób, jak rozumiem, wyczerpaliśmy dyskusję. Zamykam pierwsze czytanie projektu z druku nr 715. Proponuję, bo jest to tak epizodyczna ustawa, żebyśmy rozpatrzyli ją na tym posiedzeniu i przygotowali sprawozdanie Komisji. Czy jest zgoda na takie procedowanie? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że uzyskałem zgodę Wysokiej Komisji.

Przechodzimy zatem do procedowania projektu ustawy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie słyszę. Ministerstwo? Nie ma. Legislacja? Nie ma. Stwierdzam, że Komisja przyjęła tytuł ustawy.

Czy są uwagi do art. 1? Legislacja, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, do art. 1 mamy dwie uwagi redakcyjno-legislacyjne i jedną uwagę natury ogólnej. W pierwszej kolejności pragniemy zauważyć, że w art. 1 w zdaniu wprowadzającym zbędne są wyrazy „z dnia", a następnie po metryczce Dziennika Ustaw należy napisać „po art. 4 dodaje art. 4a w brzmieniu". Proszę o upoważnienie Biura Legislacyjnego do dokonania stosownych korekt. Są to poprawki wyłącznie redakcyjne.

Natomiast, jeśli chodzi o…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

To sekundę. Rozumiem, że co do poprawek czysto redakcyjnych upoważniamy legislację? Jest zgoda Komisji, upoważniamy. Proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Druga sprawa ma związek z dodawanym art. 4a. W związku z tym, że obecnie można było złożyć wniosek, o którym mowa w art. 3, do końca zeszłego roku, taki przepis rodzi wątpliwości co do naruszenia zasady niedziałania prawa wstecz. Nowelizacja, nad którą debatujemy, o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego może się zatem wiązać z nadaniem projektowi mocy wstecznej. Natomiast było kilka orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego w sprawie dosyć podobnej, która dotyczyła ustawy o przygotowaniu Finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012, ale nie analogicznej, bowiem TK wskazywał, że tamta nowelizacja tak naprawdę przesuwała termin funkcjonowania ustawy poza turniej i niejako straciła rację bytu. Mamy zatem do czynienia z troszeczkę inną sytuacją, niemniej jednak moc wsteczna może budzić obawy. TK wskazuje na kilka przesłanek, które powinny być spełnione, aby można było usprawiedliwić nadanie przepisom mocy wstecznej i jest to m.in. wtedy, gdy skorzystanie z wyjątku umożliwiającego naruszenie zasady nieretroaktywności jest konieczne dla realizacji lub ochrony innych, ważniejszych wartości konstytucyjnych i spełniona jest zasada proporcjonalności sensu stricte. Jest to art. 31 ust. 3 konstytucji, gdzie ograni-

czenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw – mowa jest o zasadzie demokratycznego państwa prawnego, z którego wywodzona jest zasada niedziałania prawa wstecz – mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego. Prosilibyśmy o odpowiedź wnioskodawców, ewentualnie stronę rządową, która merytorycznie zna zagadnienie, czy zachodzą przesłanki usprawiedliwiające nadanie ustawie mocy wstecznej, czy to do zapewnienia porządku publicznego, czy bezpieczeństwa w zakresie budowy lotnisk na terytorium RP. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. W ten sposób wróciło moje wcześniejsze pytanie „dlaczego tak późno?", a dalej o głos poprosiła pani poseł Anna Paluch. Proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, odpowiadając niejako na pytanie pana mecenasa, chciałbym zwrócić państwa uwagę na uzasadnienie ustawy, gdzie jest mowa o celu tematycznym 7 w perspektywie 2014-2020 i o projektach możliwych do realizacji przy wykorzystaniu dobrodziejstw ustawy. Takie kwestie, jak zapewnienie bezpieczeństwa lotniskom użytku publicznego to, jak sądzę, bardzo ważny cel społeczny. Nowelizacja jednoznacznie otworzy i ułatwi możliwość korzystania ze środków UE na realizację tych celów. Na trzeciej stronie druku jest to jasno wyłuszczone. A nawiązując do kwestii retroaktywności, to można byłoby z dobry kwadrans wymieniać ustawy, które były procedowane w poprzedniej kadencji mimo swojej retroaktywności. Pierwszy przykład, jaki mi przychodzi do głowy, to ustawa stricte jednorazowa i incydentalna o dokończeniu budowy zbiornika w Świnnej Porębie, która wygasła 31 grudnia 2010 r., projekt przedłużenia trafił do Sejmu w połowie czy pod koniec stycznia 2011 r., pod koniec marca wyszedł z Sejmu i 1 kwietnia zakończył się jego bieg parlamentarny. A jest to ustawa stricte incydentalna, jednorazowa, na dokończenie jednej inwestycji, której moc de facto wygasła całkowicie i Trybunał nie protestował, większość rządowa bez zmrużenia oka go wtedy przyjęła i przeprowadziła przez Sejm i to w sytuacji, kiedy dopiero w połowie sezonu inwestycyjnego Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej zaczął podpisywać umowy na realizację projektu, czyli dzień po wejściu w życie ustawy. Historia zna takie przypadki i jak mówię, dałam jeden przykład, a było ich więcej. Myślę, że oddziaływanie tych przepisów, jeśli je przyjmiemy i ułatwienia związane z inwestowaniem mają tak dużą wagę, iż dobro społeczne, które będzie się mogło w związku z nimi urzeczywistnić jest wystarczającym usprawiedliwieniem, żebyśmy zaakceptowali art. 1 projektu w takiej wersji, bo o nim w tej chwili rozmawiamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy co do art. 1 ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać jeszcze głos? Jeżeli nie to myślę, że padło istotne pytanie i pan minister uzasadni nam w sposób przekonujący, dlaczego interes społeczny nakazuje nam przyjęcie ustawy w takim kształcie. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, myślę, że warto zacząć od tego, iż zasada niedziałania prawa wstecz ma przede wszystkim chronić obywatela i obrót gospodarczy. To jest główna idea tej zasady, która obowiązuje w polskim, ale również europejskim prawie – w sensie historycznym, starszym od UE, filozoficznym. Myślę, że w żaden sposób przepisy te nie naruszają niczyich interesów, wręcz przeciwnie, wspierają obrót gospodarczy i inwestorów. Trudno byłoby dowieść, że w tym wypadku zmiana narusza jakiś konkretny, materialny czy finansowy interes jakiegokolwiek podmiotu. Chciałbym poprosić też o wsparcie czy rozwinięcie argumentacji pana Piotra Samsona, prezesa ULC, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, oraz pana Janusza Niedzielę, wiceprezesa PAŻP.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie prezesie.

P.o. prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, szanowni państwo, jeśli chodzi o nowelizację i kwestie społeczne, jednym z bardzo ważnych elementów jest druk nr 710, który będziemy omawiać jutro i kwestia zmiany klasyfikacji lotnisk. Na chwilę obecną posiadamy 17 lotnisk użytku publicznego, a 41 lotnisk użytku wyłącznego. W ramach modyfikacji z druku nr 710 spodziewamy się, że wiele z tych 41 lotnisk użytku wyłącznego stanie się lotniskami użytku publicznego, co oznacza, że wszyscy będą mieli do nich dostęp. Bardzo ważne jest to, żeby zagwarantować na tych lotniskach odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Zagwarantowanie tego poziomu bezpieczeństwa łączy się bezpośrednio z tym, aby zarządzający lotniskami mieli możliwość korzystania ze specustawy. Stąd druk nr 715 jest ściśle powiązany z drukiem nr 710, który będziemy omawiać jutro i jest to w interesie szeroko rozumianego świata lotniczego, nie tylko dużych lotnisk, ale również najmniejszych, czyli pobudzenia szeroko rozumianego transportu lotniczego w Polsce.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Myślę, że warto się skupić na aspektach, które wskazał pan mecenas, bo mimo wszystko nie jesteśmy w stanie uzasadnić tego interesem gospodarczym, szanowni państwo. Proszę bardzo, drugi z panów.

Zastępca prezesa ds. finansowo-administracyjnych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Niedziela:

Janusz Niedziela, PAŻP. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem powiedzieć, że mamy bezpośrednie przesłanki do akceptacji stanu, który wynika z projektu ustawy, również z przesłanki bezpieczeństwa. Otóż musimy w tej chwili wdrażać tzw. trzywarstwowy podział przestrzeni powietrznej. Parę miesięcy temu dokonany został podział dwuwarstwowy. Mamy wymogi UE, Eurocontrol, takie postanowienia przewidziane są w planie skuteczności działania, który wiąże PAŻP. Po to, żeby wprowadzić trzywarstwowy podział musimy w najbliższym czasie zbudować 23 ośrodki radiokomunikacyjne. Musimy dobudować jeszcze trzy radary na ścianie wschodniej, po to żeby zapewnić pokrycie obszaru Polski przez nasze urządzenia, które będą w stanie służyć właśnie kontroli ruchu powietrznego. Bez ustawy realizacja inwestycji w normalnym trybie będzie utrudniona. Są to inwestycje rzędu 200-300 mln zł w najbliższych latach i trudno sobie wyobrazić, żeby standardowe procedury umożliwiły nam szybką realizację projektów, także gorąco popieram stanowiska pana prezesa i pani poseł opowiadające się za przyjęciem ustawy. Chciałem podnieść w sposób kategoryczny, że bez wątpienia możemy mówić o bezpieczeństwie publicznym i bezpieczeństwie pasażerów na obszarze Polski.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Takiego uzasadnienia się spodziewałem, dziękuję bardzo. Czy są w tym punkcie inne głosy? Jeżeli nie to zapytam, czy jest zgoda na przyjęcie art. 1 w brzmieniu przedstawionym przez wnioskodawców? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 1 w kształcie zaproponowanym przez wnioskodawców.

Czy są uwagi do art. 2 dotyczącego wejścia w życie ustawy? Nie ma. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia art. 2? Nie ma. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 2.

Przechodzimy do głosowania nad całością projektu. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu to stwierdzę, że Komisja przyjęła cały projekt. Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja przyjęła projekt ustawy jednogłośnie.

Pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy. Proponuję w związku z tym, że skromną rolę odegrał już pan poseł wnioskodawca, aby jemu powierzyć również reprezentowanie Komisji na posiedzeniu plenarnym. Czy pan poseł Ławniczak się zgadza? Zgadza się. Czy są inne propozycje? Nie ma. Stwierdzam, że Komisja wybrała pana posła Ławniczka na posła sprawozdawcę. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję serdecznie.